

## Sprawozdanie

komisji kolejowej w sprawie zmiany postanowienia uchwały sejmowej z dnia 8. lutego 1895 tyżącego się poparcia kolei lokalnej Jaworzno - Piła.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 8. lutego 1895 Sejm upoważnił Wydział krajowy do udzielenia gwarancyi na  $\frac{2}{3}$  kapitału imiennego tej kolei w razie gdyby spodziewany czysty dochód wystarczał na oprocentowanie po 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> rocznie oraz umorzenie do końca r. 1968 co najmniej  $\frac{2}{3}$  kapitału imiennego i zabezpieczony został subsydiarnie przez interesentów miejscowych.

Operat tej kolei został przedłożony Wydziałowi krajowemu i zbadany przez krajowe biuro kolejowe. Kapitał imienny został ustanowiony w kwocie 696.000 zł. z której 464.000 zł. znajduje zabezpieczenie w gwarancyi kraju dla kolejowej pożyczki pierwszeństwa, a 116.000 zł. akcyi zakładowych zabezpieczonych zostało ustawą państwową z dnia 19. czerwca 1895. Reszta 116.000 zł. akcyi zakładowych nie mogła być dotąd zabezpieczoną przez chętnych do tego interesentów miejscowych, a to z powodu trudności wynikających z wyżej przytoczonego warunku gwarancyi subsydiarnej. Wydział krajowy zbadał tę sprawę i przyszedł do konkluzyi że należy uchylić tę gwarancyę subsydiarną ponieważ badania wykazały dostarczającą rentowność tej kolei, a dodatkowo zachodzi ta okoliczność, że Sejm podczas swojej zeszłorocznej uchwały nie miał jeszcze przed sobą kosztorysu i nie znał kapitału imiennego wymaganego na budowę kolei i nie mógł zatem osądzić ryzyka któreby spadło na fundusz kolejowy i dlatego słusznie mógł się domagać dodatkowej gwarancyi.

Komisja kolejowa podziela zapatrywanie Wydziału krajowego co do użyteczności i ważności tej kolei i chętnie by umożliwiła jej przyjsie do skutku. Nie może jednak zgodzić się na to ażeby potrzeba jakiejś dodatkowej gwarancyi w zupełności uchyloną została. W opinii komisji wszystkie koleje lokalne powinny być traktowane na podstawie zupełnej równomierności. Od wszystkich kolei dotąd, które uzyskały gwarancyę krajową  $\frac{2}{3}$  imiennego kapitału wymagano ażeby przypuszczalny dochód pokrywał co najmniej 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> wraz z umorzeniem gwarantowanego przez kraj kapitału. Nie żądano na to formalnej gwarancyi ze strony interesowanych i niewykluczoną też jest możliwość że z początku, w pierwszych latach, faktyczny dochód nie będzie w zupełności dopisywał obliczeniom biura kolejowego. Z powodu tej niepewności Sejm zrazu stoi na stanowisku, że to co daje na fundusz kolejowy daje a fond perdu ponieważ trudno oznaczyć chwilę w której preliminarz dochodu faktycznie urzeczywistnionym zostaje.

Komisja kolejowa przyznaje też że byłoby odrębnem traktowaniem kolei Jaworzno-Piła gdyby się żadało subsydiarnej gwarancyi ze strony interesowanych na dochód 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> od całej gwarantowanej przez kraj części kapitału, bo tego się nie żadało od żadnej innej kolei.

Jednakowoż przyznanie gwarancyi krajowej w wypadku gdzie obliczenia już z góry nie wykazują owego 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> dochodu lub też wykazują tylko w pewnych wypadkach prawdopodobnych wprawdzie ale jeszcze nie urzeczywistnionych, to przyjęcie takiego obliczenia byłoby

ujmą dla innych projektów kolei lokalnych gdzie przypuszczalny dochód opiera się na podstawach faktycznych a nie hypotetycznych.

Szczegóły obliczenia rentowności kolei Jaworzno-Piła wykazują że ta kolej składa się z dwóch połów w odmiennem znajdujących się położeniu. Pierwsze 10 kilometrów od Piły do Kęt wykazują ruch z istniejących już wapienników, kamieniołomów, kopalni lub zakładów przemysłowych. Dla tej części rentowność da się wykazać w ten sam sposób jak dla innych kolei dla których gwarancya uchwaloną została.

Dalsze jednak 10 kilometrów, od Piły do Jaworzna, prowadzą do kopalni węgla, które wprawdzie mogą w przyszłości dostarczyć frachtów w ilości olbrzymiej, o wiele większej aniżeli potrzeba do uzyskania wymaganych  $4\%$  od  $\frac{2}{3}$  kapitału, ale co do których obecnie jeszcze niema tej pewności że go od razu w dostatecznej mierze dostarczą. Są dwie kopalnie, jedna gwarectwa jaworzniańskiego z produkcją największą w kraju którego produkcya wynosi przeszło 50.000 wagonów rocznie, a które samej tylko kolei państwowej dostarcza 7.500 wagonów. Ta ostatnia ilość prawie w dwójnasób by wystarczała do podobnego zapewnienia rentowności kolei jak rentowność wymagana od innych kolei lokalnych. Zachodzi jednak ta okoliczność, że kopalnia ta nie jest połączona z trasą proponowanej kolei lokalnej, oraz że gwarectwo jest związane na dłuższy czas rozmaitemi układami z koleją północną zobowiązującemi je do dostarczania frachtów tejże kolei. Gdyby to gwarectwo ułatwiło połączenie swej kopalni z projektowaną koleją lokalną i zobowiązało się do przewozu choćby tylko 4-5000 wagonów rocznie na pewien czas, to wątpliwości, które się nasuwają położeniem obecnem byłyby usunięte i cała kolej Jaworzno - Piła mogłaby liczyć na wystarczającą rentowność. Ale dopóki nie ma pewności połączenia i pewności dostarczania frachtów, to wobec faktycznego stanu rzeczy rentowność 10 kilometrów z Jaworzna do Kęt już zakwestyonowaną, o ile liczy na tę kopalnię już rozwiniętą.

Jest druga kopalnia węgla, t. j. p. Roberta Domsa, ale ta jeszcze nie jest rozwiniętą. Nie ulega wątpliwości, że istnienie kolei lokalnej jest warunkiem koniecznym do rozwoju kopalni, a że z drugiej strony taki rozwój jest nader prawdopodobny w razie dokonanej budowy kolei. W takim razie znowu rentowność całej kolei byłaby zapewnioną, bo przecie przy jakim takim rozwoju kopalni byłaby pewność uzyskania tych dodatkowych kilku tysięcy wagonów od których urzeczywistnienie preliminarza rentowności zależy.

Mamy więc jedną kopalnię nie połączoną z nową koleją i związaną z nieznanymi układami z koleją północną, a drugą dotąd niedostatecznie rozwiniętą i wymagającą znacznych wkładów do dalszego rozwoju.

Dlatego też zeszłoroczna komisya kolejowa w sprawozdaniu swoim była zdania, że w celu uzyskania subsydiarnej gwarancyi koniecznem by było zapewnienie się że gwarectwo z wystarczającym kapitałem zostało założone do eksploatacyi kopalni p. Domsa i zahipotekowanie gwarancyi na kopalni.

Otóż w położeniu obecnem komisya kolejowa jest zdania że gdyby stara kopalnia jaworzniańska o której wprzód była mowa, dała pewne zapewnienia, to subsydiarna gwarancya ze strony kopalni p. Domsa byłaby w ogóle zbyteczną, a że w każdym razie nie należy nakładać na tę kopalnię obowiązku subsydiarnej gwarancyi czystego dochodu całej linii na cały przeciąg 75 lat, bo to by było wymaganie idące po nad to, czego się żąda w razie innych kolei lokalnych.

Komisya kolejowa nie może jednak przychylić się do zdania Wydziału krajowego że wszelka gwarancya subsydiarna jest już zbyteczną i sądzi że w obec wątpliwości istniejących w ogóle kopalnie węgla od razu dostarczą prelininowanych ilości frachtów, można przyjąć pewną drogę pośrednią, to jest wymagać zamiast subsydiarnej gwarancyi czystego dochodu dla całego kapitału gwarantowanego przez kraj, tylko zapewnienia na pewien przeciąg czasu takiej ilości frachtów, któraby z góry uzasadnić mogła budowę 10 kilometrów z Kęt do Jaworzna, i któraby w dodatku do frachtów prelininowanych na przestrzeni z Kęt do

Piły zapewniła taką rentowność całej kolei Jaworzno-Piła jak w razie innych kolei lokalnych to jest 4%<sup>0</sup> wraz z umorzeniem od  $\frac{2}{3}$  całego kapitału imiennego. Zdaniem komisji wystarczającym by było gdyby kopalnia czyto Jaworzniańska czy to p. Domsa zobowiązała się do dostarczenia 4—5000 wagonów frachtów na przeciąg 15 lat; niema bowiem wątpliwości że w okolicy tak korzystnie położonej pod względem górnictwa, ruch frachtowy musi się w przyszłości rozwinąć na wielką skalę. Chodzi tylko o zabezpieczenie najbliższej przyszłości czemu by się w ten sposób stało zadość.

Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy przyjąć załączoną uchwałę.

We Lwowie dnia 6. lutego 1896.

Przewodniczący:

*Zaleski.*

Sprawozdawca:

*Szczepanowski.*

## Uchwała

w przedmiocie zmiany postanowienia uchwały sejmowej z dnia 8. lutego 1895 zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 5. stycznia 1896 dotyczącego się poparcia projektowanej kolei lokalnej Jaworzno - Piła.

Postanowienie punktu 3. ustępu I. uchwały Sejmu krajowego z dnia 8. lutego 1895, obejmującej program poparcia poszczególnych kolei lokalnych, zatwierdzonej Najwyższem postanowieniem z dnia 5-go stycznia 1896 roku dotyczące poparcia linii Jaworzno Chrzanów - Piła, zostaje uchylone w dotychczasowem brzmieniu i ma opiewać jak następuje:

„W razie wydania koncesyi państwowej na linię Jaworzno - Chrzanów - Piła, i zapewnienia przez interesentów miejscowych na przeciąg 15 lat dostatecznej ilości frachtów na sekcji Jaworzno-Kęty upoważnia się Wydział krajowy na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 Dz. u. k. Nr. 42 do udzielenia imieniem kraju na rzecz pomienionej linii i na czas nie dłuższy niż do końca roku 1968, gwarancyi dochodu równającego się oprocentowaniu po cztery od sta (4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) wraz z umorzeniem prawidłowem od kolejowej pożyczki pierwszeństwa, zaciągnąć się mającej przez koncesyonaryusza w wysokości 464.000 zł. wyraźnie czterysta sześćdziesiąt cztery tysiące złotych po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi, a to z zastrzeżeniem, że kapitał imienny pomienionej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż 696.000 zł. wyraźnie sześćset dziewięćdziesiąt sześć tysięcy złotych. Z tego kapitału imiennego suma potrzebna po nad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa, a to co najmniej 232.000 zł. wyraźnie dwieście trzydzieści dwa tysiące zł. dostarczoną będzie przez emisję akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, z których 116.000 zł. obejmie państwo, a co najmniej 116.000 zł. interesenci miejscowi. Do pomienionych akcji zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy.“

---